Deputy Commissioner's Corner

In this issue, our Deputy Commissioner René Grenier speaks to the advancements made on the Long Range Identification and Tracking system, its impact on international navigation and how this new system will help enhance Canada's maritime security.

Focus on Maritime Services

We wrap up our series on Maritime Services with primers on Marine Communications and Traffic Services, Environmental Response and Icebreaking.

Managers Wanted

Our colleagues in the Québec Region share details on a regional program designed to expose employees to management responsibilities and encourage them to pursue management positions.

Our Regions

Challenged by heavy ice and weather, the CCGS and USCGC had a very successful seabed mapping mission this year.
Photo: Kelly Hansen

From our commanding officers to field personnel, Marine Communications and Traffic Services, Integrated Technical Services, operational and support staff, 2008 was an incredible Arctic season for the Canadian Coast Guard.

Canadian Coast Guard
www.ccg-gcc.gc.ca

ECHO

SUMMER 2009

2

3

10

Our Regions

Canadian Coast Guard in the Arctic The World is Watching!

Challenged by heavy ice and weather, the CCGS *Louis S. St-Laurent* and USCGC *Healy* had a very successful seabed mapping mission this year. Photo: Kelly Hansen

From our commanding officers to field personnel, Marine Communications and Traffic Services, Integrated Technical Services, operational and support staff, 2008 was an incredible Arctic season for the Canadian Coast Guard.

continued on page 8

Deputy Commissioner's Corner

As I mentioned in my last column, the role of the Canadian Coast Guard (CCG) Maritime Security group is to contribute to national security through proactive leadership and management of the maritime security file within Fisheries and Oceans Canada (DFO).

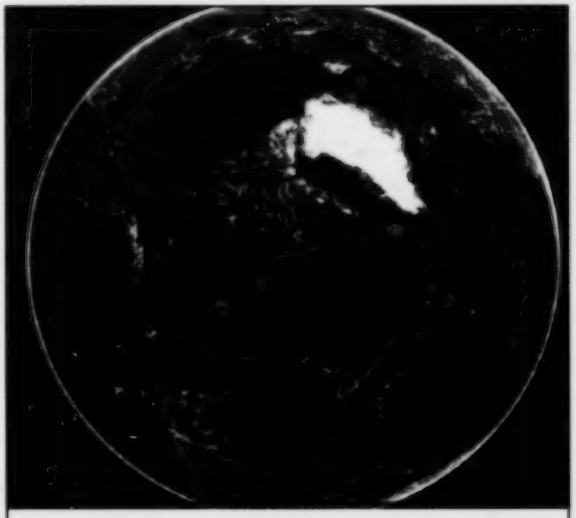
The Maritime Security group is also responsible for developing and implementing departmental strategies that meet the priorities of the federal government concerning maritime security. A major initiative of the group is to lead the implementation of the Long Range Identification & Tracking (LRIT) system for Canada in partnership with CCG's Integrated Technical Services Directorate (ITS).

The LRIT system is a satellite-based tracking system that uses existing shipboard equipment, such as the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), to track Safety of Life at Sea (SOLAS) class vessels over 300 tonnes on international voyages.

LRIT was initially spearheaded by the United States at the International Maritime Organization (IMO) level as a means of enhancing maritime security by improving maritime domain awareness (MDA). LRIT will enable participating governments to track SOLAS-class vessels transiting within 1,000 nautical miles of their coasts, as well as vessels intending to enter their ports out to 2,000 nautical miles. The international LRIT system will be fully operational July 2009, excluding the area north of 60° latitude (Arctic), which will be operational by October 2010. Due to the harsh operating environment there, the CCG will test three LRIT-capable vessel tracking terminals to determine which one functions best in the Arctic.

The CCGS *Louis S. St-Laurent*, CCGS *Henry Larsen* and CCGS *Terry Fox* have been selected, based on scheduling and the duration of their Arctic excursions, to participate in the LRIT terminal trial. These three vessels will leave Newfoundland in June and July 2009 and return in November 2009.

Through Coast Guard's leadership, we will advance Canada's knowledge in Arctic vessel tracking technology. Once our ships have begun their Arctic voyages, we will evaluate the effectiveness of each terminal. The results of these tests will help us to better understand the Arctic's impact on vessel tracking technologies. This will allow Canada to better track vessels, and improve not only our arctic domain awareness but our search and rescue operations as well. The results will be submitted to IMO and the international maritime security community, thus contributing to its vessel tracking technologies.



The red line in this image shows the area contained within 1,000 nautical miles of Canada's coastlines.

Who Does What?

Marine Communications and Traffic Services - We never know what to expect!

by Joelle Pilon

"We never know what to expect!", says François Bellisle, Officer-in-Charge of the Marine Communications and Traffic Services (MCTS) Centre in Québec City.

The calls MCTS officers receive go from one extreme to the other. A call may be for a search and rescue incident, or an oil spill that needs an immediate intervention by another program, or, it may be something very trivial. "When I was working at the MCTS centre in Les Escoumins, I received a call from a woman that had sighted a moose in the St. Lawrence River," says François. "In a serious and sad tone, she said: 'You are going to come and save him, aren't you? Otherwise, he will drown!' One of the things we like about this job is the fact that we go from an adrenaline surge when an important call comes in to something light that calms us down."

François has been part of the MCTS program for over 15 years. After earning his navigation officer certificate, he knew that he wanted to stay in the field, but didn't want to be assigned to a ship to travel for long periods of time. François found the perfect balance between conventional family life and a fulfilling career in navigation. "Some people associate the Canadian Coast Guard (CCG) with the search and rescue program because that is what the media talks about."

However, in addition to providing initial response to search and rescue incidents, and coordinating marine distress and safety communications, the MCTS program also screens vessels entering Canadian waters, regulates vessel traffic in selected Canadian waters, gives pertinent marine information and provides public correspondence service, 24 hours a day, 365 days a year. In fact, they are the window onto all other CCG programs. Annually, the MCTS centres respond to more than 1,600 vessels with defective or deficient equipment. They also monitor in excess of 850,000 vessel movements, of which more than 23,000 are attributable to tankers. "The flow of calls we receive is probably the biggest challenge we have," says François.

Marine Communications and Traffic Services Officers coordinate traffic on the water at all times, provide continuous monitoring of all marine frequencies, respond to distress calls and communicate the needs of ships to those on shore.

continued on page 9

In this issue

Deputy Commissioner's Corner 2

Who Does What? 3

Featured Photos 6

Our Regions 8

Echo

Echo is available on CCG's intranet site at: http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_e.htm

Editors
Cathy Barratt, Martin Beaupré

Published by:
Integrated Business Management Services
Canadian Coast Guard
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Contributors:
Joelle Pilon, Carol Bond, Jonathan Mahdi, Nathalie Letendre, Sylvain Vézina, Allison Tweedie, François Bellisle, Larry Trigatti, Andy Maillet, Neil Peet

Environmental Response Services

by Joelle Pilon

The Canadian Coast Guard (CCG) Environmental Response (ER) program aims to minimize the environmental impacts of marine pollution incidents and their consequences on public safety.

South of 60° north latitude, it is the polluter's responsibility to clean up after a marine spill. The role of the CCG, through its ER program, is to monitor the polluter's efforts. If a polluter is unknown, unwilling or unable to respond to an incident, the Coast Guard will manage the response. However, this does not lessen the polluter's responsibility. Through legislation, CCG can seek compensation from a polluter for reasonable costs incurred when managing or monitoring the response to an incident.

Employees of the ER program are highly specialized and have considerable response experience to fulfill CCG's mandate at the time of an incident. Larry Trigatti is one of those specialists.

Larry, who is superintendent of the Environmental Response program in the Central and Arctic Region, began his career with CCG as a student in Civil Engineering in the 80s. He subsequently contributed to several projects touching on most of the programs of Coast Guard's maritime services. "Each program calls for different qualifications. The ER program is a very good fit for me, as it has a bit of everything. It is rarely routine. In the case of an oil spill, all the phases of the National Contingency Plan come into play instantaneously, making the first minutes and hours very chaotic. That kind of environment keeps us on our toes, both mentally and physically," explains Larry.

It is people like Larry and his colleagues across the country, with many years of experience in all aspects of response in the event of a spill that make the difference. Their innovative ideas make it possible for the Coast Guard to continue improving its ER services to meet the needs and expectations of clients and Canadians.

Needless to say, the Coast Guard faces a continuous challenge when it comes to the geographical and climatic characteristics of Canada. Chief among those challenges is the unique climate in our Arctic. Until recently, commercial shipping in the North has been limited, due to the prevailing ice. As a result of increased economic development and the potential impacts of climate change, both shipping activities and the risk of spills may increase.

North of 60° north latitude, ship-source pollution is the responsibility of the Coast Guard to address. Recent approval for CCG to enhance its caches of containment equipment in the Arctic will help us to be better prepared in the event of a spill.

The importance of readiness to respond to oil spills cannot be overstated. This importance was made painfully clear when the oil tanker *Exxon Valdez* hit a reef in Prince William Sound off the coast of Alaska, resulting in a spill of more than 40 million litres of crude oil. This image shows the extent of the spill that stretched about 470 miles from the Alaskan Peninsula and covered a region that contained more than 9,000 miles of shoreline. The *Exxon Valdez* itself is the white mass seen in the above image. The light blue mass that surrounds it is the oil. Although this spill occurred 20 years ago, it is still considered one of the worst in history in terms of damage to the environment.

Icebreaking 101

by Joelle Pilon

The Icebreaking program operates over two seasons. During the summer, from late June to early November, the Canadian Coast Guard (CCG) deploys six icebreakers in the Arctic. Throughout this brief navigational season, many northern communities depend on Coast Guard icebreakers to open the way for commercial ships delivering fuel and cargo each year. During the winter, which can last from mid-December to May, the CCG uses up to 15 icebreakers and two air cushion vehicles for operations on the Great Lakes and on the east coast of Canada, from Montreal to Newfoundland. This fleet of icebreakers, along with ice information provided via the partnership with the Canadian Ice Service (CIS), enables the program to fulfill its main purpose which is to make shipping safe and efficient in ice-infested waters and to prevent flooding due to ice conditions in at-risk areas such as along the St. Lawrence River. These flood control operations can save lives and prevent damage or loss of property.

The Icebreaking program answers some 1,500 calls per year for icebreaking support. About half these calls are for assistance in ice-covered waters; 300 are for flood prevention; 200 for harbour breakouts and ice reconnaissance; and the rest for assistance in the Arctic. Dedicated specialists are needed to answer these calls, employees like Andy Maillet.

Who would have thought that breaking your foot could be a "lucky" break? It was for Andy, superintendent of the Icebreaking program at the Coast Guard Base in Sarnia, Ontario. In 1989, as a result of the injury, Andy was advised not to return to working on the ships and an opportunity presented itself for him to join the Icebreaking program ashore. Surprised, but very pleased with how his misfortune had turned in his favour, he immediately left for Iqaluit—crutches in hand— as officer in charge of NORDREG and ice operations officer.

"Every day is unique in the Icebreaking program. That makes things more interesting," says Andy. He explains that the officers of Marine Communications and Traffic Services receive calls from ships that need directions or assistance in order to make headway through ice. They then contact officers of the icebreaking program to get the information they need. If all goes well, a ship will simply continue on its way or switch to a different route suggested by the program. In cases where it will be difficult for a ship to move ahead under its own power, an icebreaker is dispatched to help. In order to be in a position to give ships accurate information on ice conditions, the CCG is constantly enhancing the equipment it uses.

Andy recently took part in the trials of the Ground Penetrating Radar (GPR) on the Great Lakes. This is a recent acquisition by Fisheries and Oceans Canada which makes it possible to measure the thickness of the ice for statistical purposes. The trial was done in cooperation with an officer of the National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) of the United States (U.S.) Commerce Department.

Andy Maillet (left) can be seen working with the NOAA colaborator during the trial phase of the georadar, a system that makes it possible to measure the thickness of the ice.

"Next year, I'll be using the GPR in a scientific and operational environment in collaboration with the NOAA, the U.S. Coast Guard, CIS and probably other organizations or departments of the federal government, so that we can establish strategies for using this tool," said Andy.

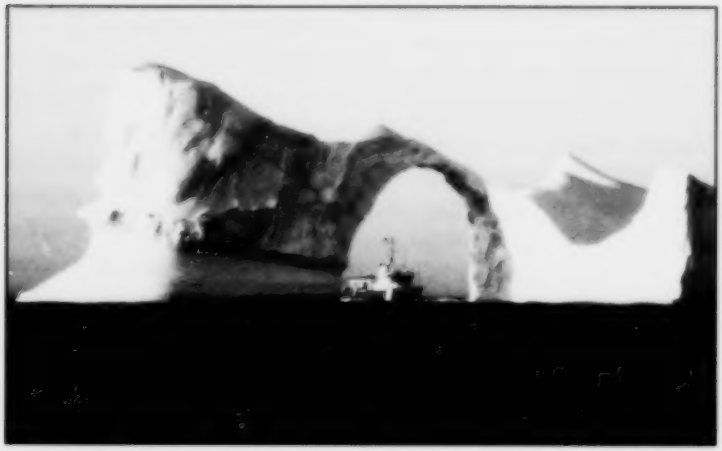
Not only equipment, but ships need to be renewed. The retreat of the polar ice and the increase in world demand for resources, are extending the shipping season in the Arctic and are creating new demands and stimulating challenges there. In order to allow the CCG to enhance the marine services it provides in the Arctic, approval and funding was granted in 2008 to acquire a three-season polar icebreaker to replace our most capable heavy icebreaker, the CCGS *Louis S. St-Laurent*. This vessel, which has served us admirably for many years, will be decommissioned in 2017, when the CCGS *John Diefenbaker* will come into service.

Featured Photos

The CCGH *Mamillossa*

We are pleased to present the newest addition to our family of air cushion vehicles, the CCGH *Mamillossa*. This new 75-tonne, 28.5-metre long hovercraft is currently operating from our Trois-Rivières sub-base. The *Mamillossa*, appropriately named from an Abenaki native word meaning "*he who goes from water to land*," will be used to break up harbour ice, clear outlets along the St. Lawrence River in the spring to prevent flooding, deploy buoys and other navigational aids and provide support to Search and Rescue and security operations. The *Mamillossa*'s official christening will take place later this summer. Details of the ceremony will be covered in the 2010 Winter edition of *Echo*. This photo was provided to us by P. Dionne, Fisheries and Oceans Canada, Québec Region.

The Percé Rock of the North



This iceberg bears a startling resemblance to Percé Rock, an island and rock formation off the tip of the Gaspé Peninsula in Québec Region, known for its 15-metre high arch. The CCGS *Matthew* can be seen through the iceberg's arch. Photo from the National Photo Library.

Happy Anniversary!

The Coast Guard's Montréal Radio (VFN) station 100th anniversary this year! (1909-2009)

It's that time of year again!

Field Services Worker Jeff Whitteker of Canadian Coast Guard Base Prescott measures ice thickness prior to the opening of the St. Lawrence Seaway. This photo comes to us from Eric Ashby, Quality Assurance Officer, SIPA, Central and Arctic Region.

2009

vill celebrate its

Canadian Coast Guard in the Arctic

The World is Watching!

By Carol Bond

From our commanding officers to field personnel, Marine Communications and Traffic Services, Integrated Technical Services, operational and support staff, 2008 was an incredible Arctic season for the Canadian Coast Guard.

In addition to our regular duties, Coast Guard vessels once again provided essential support for a wide variety of Arctic missions, showing incredible teamwork and dedication. Here are just some of the highlights of last year's Arctic season.

In one of the world's most ambitious maritime expeditions ever – the CCGS *Amundsen* wrapped up a 15-month voyage in the Arctic. Three major scientific missions – the Circumpolar Flaw Lead Study, the Inuit Health Survey, and ArcticNet Research – all took the world stage, garnering major international interest.

During her 15-month voyage in the Arctic, the CCGS *Amundsen* sailed for 450 days, travelled close to 32,000 nautical miles (or 59,000 km), hosted more than 400 scientists and consumed 50 tonnes of food rations with 109,000 meals being served.

The CCGS *Louis S. St-Laurent* (above) and the USCGC *Healy* (lower) working side by side while mapping the seabed in the Beaufort Sea.

International Polar Year brought scientists from Fisheries and Oceans Canada, and from around the world, onto the CCGS *Louis S. St-Laurent* and the CCGS *Sir Wilfrid Laurier*. Their research and our support to science captured the public's interest and was reported around the globe.

The seabed mapping in the Western Arctic is another success story. Last fall, approximately 200 researchers and Coast Guard personnel travelled aboard the *Louis* and the U.S. Coast Guard cutter *Healy* to map the seabed in the Canada Basin, located north of the Beaufort Sea.

The two countries worked together to gather scientific data on the seabed, but each nation is working to extend its own sovereignty in the Arctic in such a way as to conform with the *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Both countries are trying to prove their continental shelves extend beyond the 200-nautical-mile economic zone.

The two-ship experiment involving our *Louis* and the *Healy* allowed both nations to collect and share data in areas where data acquisition is costly, logistically difficult, and sometimes dangerous.

The increased use of Arctic waters for tourism, shipping, research and resource development also increases the risk of accidents and therefore the need to further

The CCGS *Pierre Radisson* sailing through a sea of icebergs during marine exercises as part of Coast Guard's involvement in the NACGF in Ilulissat, Greenland.

strengthen search and rescue capabilities and capacity around the Arctic. The Coast Guard once again proved to be a major and highly effective contributor in the latest sovereignty exercise in Canada's North – Department of National Defence's (DND) *Operation Nanook 2008*.

About 75 Coast Guard personnel from the CCGS *Pierre Radisson*, Coast Guard's Environmental Response program, Marine Communications and Traffic Services Iqaluit, and our Regional Operations Centre, joined hundreds of Canadian Forces personnel in and around Iqaluit, Nunavut.

The *Pierre Radisson* was also a major player in another environmental and SAR response exercise off Ilulissat, Greenland along with Danish Navy, as part of the Canadian Coast Guard's involvement in the North Atlantic Coast Guard Forum – an international forum established to promote cooperation and information sharing between coast guard agencies from 20 countries. Still on the security theme, the CCGS *Terry Fox* was involved in the placement of underwater cables in the Northwest Passage for Defence Research and Development Canada.

The *Terry Fox* and the CCGS *Des Groseilliers* took up the delivery challenge with the Eureka and Kugaaruk re-supply missions for Environment Canada, the Government of Nunavut, and DND. The CCGS *Henry Larsen* once again supported the re-supply of Arctic communities and military installations, as well as providing support to the United States Military Sealift Command at Thule, Greenland.

The Captain, officers and crew of the CCGS *Nahidik* made us very proud as they hosted a visit by Prime Minister Harper in Tuktoyaktuk. It was during this visit that the Prime Minister announced stricter NORDREG requirements and pollution control measures for ships in the Arctic.

continued on page 10

MCTS - We never know what to expect!

continued from page 3

Navigators are familiar with marine communications and traffic services, but people who do not work aboard boats or who are not professional navigators have no idea of the existence of such a service. Employees of the program say there is nothing better than feeling that they have made a difference and have helped others.

A career as an MCTS Officer is perfect for someone seeking fast-paced, exciting work, who thrives on excitement and is capable of multi-tasking with a calm, clear, and focused mind. But François reveals, "It is difficult to recruit people to our program, given its lack of exposure, despite playing a pivotal role in marine communication. We take part in career fairs and boat shows, but recruiting remains difficult. This program is a nice option for students who might be interested in entering the field of navigation but who, like me, want to stay home with their families."

The CCG operates 22 marine communications and traffic service centres located around the country. The Iqaluit and Inuvik centres in the Central and Arctic Region offer their services during the shipping season that begins in mid-May and lasts until the end of November.

The CCGS *Pierre Radisson* sailing through a sea of icebergs during marine exercises as part of Coast Guard's involvement in the NACGF in Ilulissat, Greenland.

strengthen search and rescue capabilities and capacity around the Arctic. The Coast Guard once again proved to be a major and highly effective contributor in the latest sovereignty exercise in Canada's North – Department of National Defence's (DND) *Operation Nanook 2008*.

About 75 Coast Guard personnel from the CCGS *Pierre Radisson*, Coast Guard's Environmental Response program, Marine Communications and Traffic Services Iqaluit, and our Regional Operations Centre, joined hundreds of Canadian Forces personnel in and around Iqaluit, Nunavut.

The *Pierre Radisson* was also a major player in another environmental and SAR response exercise off Ilulissat, Greenland along with Danish Navy, as part of the Canadian Coast Guard's involvement in the North Atlantic Coast Guard Forum – an international forum established to promote cooperation and information sharing between coast guard agencies from 20 countries. Still on the security theme, the CCGS *Terry Fox* was involved in the placement of underwater cables in the Northwest Passage for Defence Research and Development Canada.

The *Terry Fox* and the CCGS *Des Groseilliers* took up the delivery challenge with the Eureka and Kugaaruk re-supply missions for Environment Canada, the Government of Nunavut, and DND. The CCGS *Henry Larsen* once again supported the re-supply of Arctic communities and military installations, as well as providing support to the United States Military Sealift Command at Thule, Greenland.

The Captain, officers and crew of the CCGS *Nahidik* made us very proud as they hosted a visit by Prime Minister Harper in Tuktoyaktuk. It was during this visit that the Prime Minister announced stricter NORDREG requirements and pollution control measures for ships in the Arctic.

continued on page 10

MCTS – We never know what to expect!

continued from page 3

Navigators are familiar with marine communications and traffic services, but people who do not work aboard boats or who are not professional navigators have no idea of the existence of such a service. Employees of the program say there is nothing better than feeling that they have made a difference and have helped others.

A career as an MCTS Officer is perfect for someone seeking fast-paced, exciting work, who thrives on excitement and is capable of multi-tasking with a calm, clear, and focused mind. But François reveals, "It is difficult to recruit people to our program, given its lack of exposure, despite playing a pivotal role in marine communication. We take part in career fairs and boat shows, but recruiting remains difficult. This program is a nice option for students who might be interested in entering the field of navigation but who, like me, want to stay home with their families."

The CCG operates 22 marine communications and traffic service centres located around the country. The Iqaluit and Inuvik centres in the Central and Arctic Region offer their services during the shipping season that begins in mid-May and lasts until the end of November.

Managers Wanted

by Nathalie Letendre and Sylvain Vézina

In the next five years, the Canadian Coast Guard (CCG), Québec Region will replace a large number of employees who are retiring.

A human resources planning exercise uncovered two worrisome trends: first, nearly one third of the organization's managers will be leaving in the next few years; and two, fewer and fewer employees are interested in management positions.

The CCG Québec Region responded by launching a management and leadership exploration pilot project that allows employees to assess their interest in a first-level management position.

From September 2008 to June 2009, the Coast Guard offered a series of eight half-day workshops to two groups of 12 employees. These workshops consisted of speakers, readings, diagnostic tests, theoretical presentations and discussions on management responsibilities.

The program has given participants a better understanding of the manager's role and knowledge of their potential for carrying out these duties.

The results of the first group confirm the program's success. Six of the participants have already expressed an interest in management positions while four others are seriously considering the possibility.

Over the next few weeks, participants will develop learning plans in line with their aspirations. The success of this initiative complements other efforts made by the Canadian Coast Guard to attract competent staff at all levels of the organization.

A group of management trainees hard at work during one of the many workshops established to give participants a taste of what it takes to be a manager.

CCG in the Arctic

The crew of the CCGS *Dumit*.

continued from page 9

Often behind the scenes when describing CCG activities in the Arctic, but always hard at work, the officers and crew of CCGS *Dumit* had to pull double duty when sister ship CCGS *Eckaloo* was damaged late in the 2008 season.

This resulted in the *Dumit* having to decommission 863 floating aids along the 1,100 mile long Mackenzie River by itself. Captain Errol Myles and crew found themselves racing against time, falling water levels and the onset of winter, but came out on top with the mission accomplished and only a handful of buoys lost to the elements.

And from onboard the *Sir Wilfrid Laurier*, CCG supported the search for two fabled British explorer ships that disappeared in the Arctic more than 160 years ago – the *Erebus* and the *Terror*.

The mission generated a high level of media interest from around the world– and promises to do so when it resumes this year.

These are just some of our remarkable accomplishments in a part of the world where environmental and logistical challenges are not kind to the unprepared. We look forward to an equally challenging and rewarding 2009 Arctic operational season.

Two Nights on the Ice! A SAR Success Story

by Neil Peet

St. Lunaire-Griquet is a small community of approximately 1,000 people, nestled amongst the cliffs of the scenic Great Northern Peninsula in Newfoundland and Labrador. As is the case in many outports of the province, fish harvesters often take to the ice-infested waters in the spring of the year to participate in the near-shore harvest of seals to supplement meagre incomes and put a little extra meat on the table. Such was the case of Mr. Rex Saunders, age 66, on Monday, May 4th, 2009.

The *Ann Harvey*'s Fast Rescue Craft (left) can be seen making its way to Mr. Saunders (right) sitting on his boat's gas can.

It was a beautiful spring day in St. Lunaire with a sunny sky and calm winds. The sealer set out shortly after lunch in his 19-foot open boat to try his luck near Cape Bauld, a prominent landmark approximately 20 miles from home. After a long afternoon amongst the ice pans, he decided it was time to head for home as all other boats had already departed the area. Upon turning his boat about, with the engine at half throttle, Mr. Saunders struck a small ice pan, causing his cargo of seals to shift and the boat to capsize. Suddenly and without warning, he found himself in the water and underneath his overturned boat.

After diving from underneath the craft, Mr. Saunders soon discovered he was unable to climb atop the overturned hull and so made his way to a nearby ice pan.

Night fell and the alarm was raised in St. Lunaire-Griquet and at the Canadian Coast Guard Maritime Rescue Sub Centre (MRSC) in St. John's. Given the circumstances of the case and Mr. Saunders recent medical history of open heart surgery, an exhaustive search effort was immediately launched involving a Canadian Forces (CF) CC-130 Hercules aircraft, a CF CH-149 Cormorant helicopter, a Canadian Coast Guard (CCG) ship, two Canadian Coast Guard Auxiliary (CCGA) vessels and a fishing vessel of opportunity.

"It was kind of a miserable night; I had nothing to sit on," recounts Saunders. "I had taken my boots and socks off when I made it to the ice pan and was able to dry them somewhat in the late afternoon sun. I spent the first night walking around the ice pan and wondering about drinking water and a warm place to sit. Rain and snow fell on my face as I heard the aircraft droning overhead searching for me."

The next morning brought two small miracles; his boat's gas can floated up to the ice pan allowing Mr. Saunders a warm place to sit and the small pan of ice on which he was marooned brought up against a larger ice floe that held small pools of fresh water.

The second day passed and the search effort was augmented with the addition of a second Cormorant helicopter, another CCG ship and a CCG helicopter. As night fell, Mr. Saunders' floater suit began to freeze, hypothermia set in, he was unable to walk more than a few steps and his mind began to falter.

continued on page 12

The *Louis* plays host to WAG TV

by Allison Tweedie

In March 2009, a three-person crew from WAG TV, a production company from the United Kingdom, visited the CCGS *Louis S. St-Laurent* to film a story for one of Discovery Channel's new television shows, *Heavy Metal Task Force* (working title). The show is a series that focuses on big machines, the science behind them, and the amazing things they can accomplish.

For three days, the film crew documented, with high definition (HD) cameras, the ins and outs of our majestic ship and her crew who help keep her running. The film crew was on hand to record the *Louis* escorting the Magdalene Island ferry through ice-infested waters while making its journey to Prince Edward Island.

This year was the first time the ferry was able to run all year long, and due to heavy ice conditions, the ferry called upon the *Louis* to create a safe path for its passengers.

The film crew also took amazing footage of the ship from a helicopter, inside the massive engine and watched as Captain Andrew McNeil commanded the crew on the bridge as they led the ferry to its destination.

This was the first time the film crew ever visited Canada and what better way to experience a "true" Canadian winter than aboard the CCGS *Louis S. St-Laurent* in the Gulf of St. Lawrence!

The CCGS *Louis S. St-Laurent*.

The film crew was very impressed with the ship and of the helpful and friendly nature of the crew. Once again, the *Louis* and her crew represented the Coast Guard with pride and distinction on the national and international stage.

We invite you to watch Discovery Channel's *Heavy Metal Task Force* (in HD where available) scheduled to air late this summer.

Two Nights on the Ice

continued from page 11

"As time passed, we became more and more concerned about the welfare of Mr. Saunders," said Dan Frampton, Acting Supervisor of Maritime Search and Rescue. "We honestly felt that if Mr. Saunders was not found on the third day, his chances of survival would be greatly diminished."

As the sun began to rise on day three, Mr. Saunders was now severely hypothermic and hallucinating. He experienced visions of birds, seals and polar bears on the ice around him. To keep his focus and in an effort to generate body heat, Mr. Saunders began to boisterously sing his favourite hymns; "This Mountain Shall Be Moved" and "Power in Prayer." As the sun rose above the horizon, he gazed into its warmth and soon spotted a small object on the water which soon grew into the CCGS *Ann Harvey* charging towards him with its fog horn blaring!

The night watch was being relieved by the day shift at MRSC St. John's and an air of gloom was settling over the centre. The somber mood was soon broken by the ringing of the search and rescue emergency line. "Captain Frost on the *Ann Harvey* here. Unless we've got more than one lost sealer, Mr. Saunders is being picked up by our fast rescue craft as we speak!"

From his hospital bed in St. Anthony, Mr. Saunders recounts his ordeal on the ice. "You can't say enough good things about them fellers in the Coast Guard. If they didn't find me when they did, I sure enough would have been a goner!"

When asked what the worst part of his ordeal was, Mr. Saunders reflects for a moment, shrugs his shoulders and says, "I'm really sad that I lost my brand new hunting rifle. I can't wait to get home though and have a good home-cooked meal and a piece of my wife's carrot cake."

To which his wife Irene replies, "Only a small piece honey, remember, you are diabetic!"

Garde côtière canadienne
www.ccg-gcc.gc.ca

ÉCHO

ÉTÉ 2009

2

3

10

Nos régions

La Garde côtière canadienne dans l'Arctique Le monde nous regarde!

Relevant les défis présentés par les glaces denses et la météo, le NGCC *Louis S. St-Laurent* **et le garde-côte** *Healy* **de la Garde côtière des États-Unis ont complété la cartographie du fond marin avec succès cette année.**

Depuis nos commandants jusqu'à notre personnel sur le terrain, aux Services de communications et de trafic maritimes et aux Services techniques intégrés, en passant par le personnel de soutien et des opérations, la Garde côtière canadienne a connu une saison incroyable dans l'Arctique en 2008.

suite à la page 8

Coin du sous-commissaire

Notre sous-commissaire, René Grenier, nous parle des avancements fait en matière du système d'identification et de localisation à longue portée des navires, l'impact que celui-ci aura sur la navigation internationale et comment le système rehaussera la sécurité maritime au Canada.

Pleins feux sur les services maritimes

Nous complétons notre série sur les services maritimes en présentant le programme des Services de communications et de trafic maritimes, le programme d'intervention environnementale et le programme de déglaçage.

À la recherche de gestionnaires

Nos collègues de la région du Québec nous parlent d'une initiative régionale qui permet aux employés d'évaluer les compétences nécessaire ainsi que leur intérêt pour un poste de gestionnaire.

Nos régions

Relevant les defis presentes par les glaces denses et la meteo, le NGCC [illegible] et le garde-cote [illegible] de la Garde cotiere des Etas-Unis ont complete la cartographie du fond marin avec succes cette annee.

Depuis nos commandants jusqu'à notre personnel sur le terrain, aux Services de communications et de trafic maritimes et aux Services techniques intégrés, en passant par le personnel de soutien et des opérations, la Garde côtière canadienne a connu une saison incroyable dans l'Arctique en 2008.

Coin du sous-commissaire

Tel que j'ai mentionné dans ma dernière colonne, le rôle du groupe de la Sûreté maritime de la Garde côtière canadienne (GCC) est de contribuer à la sécurité nationale en faisant preuve d'un leadership proactif et en gérant le dossier de la sécurité maritime au sein de Pêches et Océans Canada (MPO).

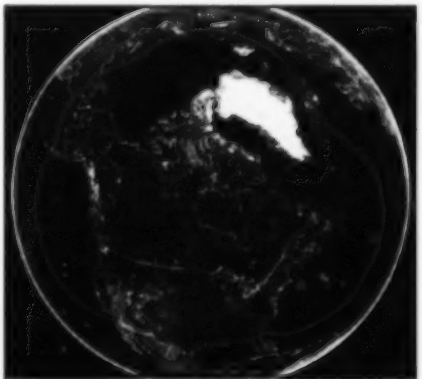
Le groupe de la Sûreté maritime est également responsable de réaliser et d'élaborer des stratégies ministérielles qui rencontrent les priorités du gouvernement fédéral en matière de sécurité maritime. Une initiative importante du groupe consiste à diriger la mise en oeuvre du système d'identification et de localisation à longue portée des navires (SILLPN) pour le compte du Canada en collaboration avec la direction des Services techniques intégrés (STI) de la GCC.

Le SILLPN est un système de suivi par satellite qui peut utiliser l'équipement actuel à bord des navires, tel que le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), pour effectuer un suivi des navires ressortissant à la Convention SOLAS (*sauvegarde de la vie humaine en mer*) de plus de 300 tonnes effectuant des voyages internationaux.

À l'origine, ce sont les États-Unis qui ont parrainé le SILLPN au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), en visant à rehausser la sécurité maritime grâce à une meilleure connaissance du milieu maritime. Le SILLPN permettra aux gouvernements participants de faire le suivi des navires ressortissant à la Convention SOLAS qui naviguent à moins de 1 000 milles marins de leurs côtes, de même que les navires qui ont l'intention de pénétrer dans leurs ports jusqu'à une distance de 2 000 milles marins. Le SILLPN international sera entièrement fonctionnel en juillet 2009, excepté dans la zone nord du 60e parallèle (Arctique) dans laquelle il entrera en fonction d'ici octobre 2010. En raison des conditions difficiles présentés dans l'Arctique, la GCC mettra à l'essai trois bornes de suivi des navires pouvant être équipées du système SILLPN pour déterminer celui qui fonctionne le mieux dans le climat arctique.

Le NGCC *Louis S. St-Laurent*, le NGCC *Henry Larsen* et le NGCC *Terry Fox* ont été choisis pour participer aux essais des bornes du SILLPN, en raison de leur calendrier d'opération et de la durée de leurs voyages dans l'Arctique. Les navires quitteront Terre-Neuve en juin et en juillet 2009 et y retourneront en novembre 2009.

Grâce au leadership de la Garde côtière, nous ferons progresser les connaissances du Canada en matière de technologie de suivi des navires dans l'Arctique. Lorsque les navires auront entrepris leurs voyages vers l'Arctique, la GCC évaluera l'efficacité de chacune des bornes. Les résultats des essais aideront la GCC à mieux comprendre l'impact du climat de l'Arctique sur les technologies de suivi des navires. Les connaissances acquises permettront au Canada de mieux suivre les navires, ce qui améliorera notre connaissance du milieu maritime dans l'Arctique et nos opérations de recherche et sauvetage. Les résultats seront présentés à l'OMI et à la communauté internationale en sécurité maritime, et constitueront une contribution au travail sur ses technologies de suivi des navires.



La ligne rouge dans cette image démontre la zone des 1 000 milles marins au large des côtes du Canada.

Qui fait quoi?

Services des communications et de trafic maritimes - Nous ne savons jamais à quoi nous attendre!

par Joelle Pilon

"On ne sait jamais à quoi s'attendre!", dit François Bellisle, officier responsable du centre des Services de communications et de trafic maritimes de Québec. Les appels que reçoivent les officiers des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) vont d'un extrême à l'autre. Il peut s'agir d'un appel concernant un incident qui nécessite les services de recherche et de sauvetage, d'un déversement d'hydrocarbures qui exige une intervention immédiate d'un autre programme, ou encore de quelque chose de beaucoup plus banal. « Lorsque je travaillais au centre SCTM les Escoumins, j'ai reçu un appel d'une dame qui avait vu un orignal dans le Fleuve Saint Laurent, » raconte François. « D'un ton sérieux mais aussi triste elle m'a dit : "Vous allez venir le rescaper, non? Sinon il va se noyer!" Une des choses que j'aime de ce travail est que nous pouvons ressentir une poussée d'adrénaline lorsqu'on reçoit un appel important, puis quelque chose de plus anodin vient tout calmer, » dit François.

François travaille au programme des SCTM depuis quinze ans. Après avoir obtenu son certificat d'officier navigateur, il tenait à demeurer dans le domaine, mais ne souhaitait pas être affecté à un navire et naviguer pour des périodes prolongées. Il a donc pu parfaitement concilier une vie familiale traditionnelle et une carrière gratifiante en navigation. « Les gens ont tendance à associer la Garde côtière canadienne (GCC) au programme de recherche et de sauvetage parce que c'est ce qui attire l'attention des médias. »

Toutefois, en plus d'être responsable de l'intervention initiale lorsque survient un incident impliquant les services de recherche et de sauvetage, et de coordonner les communications maritimes liées à la sécurité et aux situations de détresse, le programme des SCTM contrôle les navires qui entrent dans les eaux canadiennes, le mouvement du trafic maritime dans certaines parties des eaux canadiennes, diffuse de l'information pertinente sur la navigation et offre un service de correspondance publique 24 heures par jour, 365 jours par année. Il est presque, en fait, un guichet unique pour tous les autres programmes de la GCC. Les centres des SCTM répondent chaque année à plus de 1 600 appels de navires aux prises avec du matériel défectueux ou en panne. Ils surveillent plus de 850 000 déplacements de navires, dont plus de 23 000 sont des pétroliers. « Notre plus grand défi est assurément l'abondance des appels que nous recevons » dit François.

Les officiers des Services de communications et de trafic maritimes coordonnent en tout temps les mouvements du trafic maritime, balayent continuellement les fréquences radio maritimes, répondent aux appels de détresse et communiquent les besoins des navires au personnel à terre.

suite à la page 9

À l'intérieur

Le coin du sous-commissaire 2

Qui fait quoi? 3

Photos à l'affiche 6

Nos régions 8

Écho

Écho est diponible sur le site intranet de GCC au: http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_f.htm

Rédacteurs :
Cathy Barratt / Martin Beaupré

Publié par :
Services de gestion intégrée des affaires
Garde côtière canadienne
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

Collaborateurs :
Joelle Pilon, Carol Bond, Jonathan Mahdi, Nathalie Letendre, Sylvain Vézina, Allison Tweedie, François Bellisle, Larry Trigatti, Andy Maillet, Neil Peet

Services d'Intervention environnementale

par Joelle Pilon

Le programme d'Intervention environnementale (IE) de la Garde côtière canadienne (GCC) vise à réduire au minimum les retombées environnementales et économiques des incidents de pollution marine, ainsi que leurs conséquences sur la sécurité publique.

Il appartient au pollueur de nettoyer ses déversements dans l'environnement marin au sud du 60e parallèle. La Garde côtière agit à titre d'agent de surveillance et supervise les efforts de nettoyage du pollueur par l'entremise du programme d'IE. Dans le cas où le pollueur est inconnu, incapable ou refuse d'intervenir, la Garde côtière assumera la gestion des opérations de nettoyage. Néanmoins, les responsabilités du pollueur ne sont pas réduites pour autant. La GCC peut se prévaloir des dispositions de la loi afin d'être compensée par le pollueur pour les coûts raisonnables liés à l'intervention environnementale apportée.

Le personnel du programme d'IE est hautement spécialisé et possède une vaste expérience d'intervention pour rencontrer le mandat de la GCC lors d'incidents de pollution marine. Larry Trigatti est un de ces spécialistes.

Larry, surintendant des services d'Intervention environnementale pour la région du Centre et de l'Arctique, a commencé sa carrière avec la GCC en tant qu'étudiant en Génie civil dans les années 80. Par la suite, il a eu l'occasion de contribuer à plusieurs projets qui ont touché la majorité des programmes des services maritimes. « Chaque programme nécessite des qualifications spécifiques. Le programme d'IE est celui qui me complète le mieux puisqu'il touche un peu à tout. Le travail est loin d'être routinier. Dans le cas d'un déversement d'hydrocarbures, toutes les étapes du plan national d'intervention doivent être traitées instantanément ce qui rend les premières minutes et heures très chaotiques. Cet environnement nous garde éveillé mentalement et physiquement, » explique Larry.

Ce sont des personnes, dévouées et hautement compétentes, comme Larry et tous ses collègues à l'échelle nationale, qui possèdent de nombreuses années d'expérience dans tous les aspects de l'intervention en cas de déversement qui font la différence. Leurs esprits novateurs permettent à la Garde côtière d'améliorer les services d'intervention environnementale offerts pour rencontrer les besoins et demandes des clients et des Canadiens.

Il va sans dire que la Garde côtière fait continuellement face aux défis liés aux caractéristiques géographiques et climatiques du Canada. L'unique climat dans l'Arctique est sans aucun doute notre principal défi. Jusqu'à récemment, la navigation commerciale dans le Nord était limitée en raison de la glace actuelle. Néanmoins, avec les changements climatiques, d'ici les prochaines décennies, les prévisions nous mènent vers un Arctique exempté de glace. En conséquence, les activités maritimes et les risques de pollution marine augmenteront. Cependant, avant l'ouverture du passage du Nord-Ouest, ces passages continuerons d'être très dangereux. La GCC a la responsabilité de nettoyer la pollution maritime au nord du 60e parallèle. L'approbation récente qu'a reçue la Garde côtière pour rehausser le nombre de dépôts d'équipements d'intervention environnementale dans l'Arctique nous aidera à mieux se préparer dans un cas de déversement.

L'importance d'être prêt à répondre à un déversement ne peut être surestimé. Cela fut mis en proéminence lorsque le pétrolier *Exxon Valdez* heurta un récif dans le détroit de Prince William au large de la côte de l'Alaska, causant un déversement de plus de 40 millions de litres de pétrole brut. Cette image démontrent l'envergure du déversement polluant environ 470 milles de la péninsule Alaskienne, incluant plus de 9 000 milles de littoral. L'*Exxon Valdez* est indiqué par le point blanc au centre de l'image, entouré de nappes de pétrole (bleu clair). Bien que ce déversement ait eu lieu il y a plus de 20 ans, il est toujours considéré le pire de l'histoire au point de vue de l'impact sur l'environnement.

Déglaçage 101

par Joelle Pilon

Le programme de déglaçage est à l'œuvre pendant deux saisons. Durant l'hiver, qui peut s'étendre de la mi-décembre à mai, la Garde côtière canadienne (GCC) a recours à 15 brise-glaces et à deux aéroglisseurs pour des opérations sur les Grands Lacs et sur la côte est du Canada, de Montréal à Terre-Neuve. Principalement, le programme a pour but d'assurer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime dans les eaux infestées de glace, et d'assurer la prévention des inondations pouvant être causées par les conditions de glace dans les zones à risque, telles que sur le Fleuve Saint-Laurent. Ces opérations du contrôle des inondations sont des activités qui peuvent sauver des vies et prévenir les dommages ou les pertes de propriétés. Durant l'été, qui dure de la fin de juin au début de novembre, la GCC déploie six brise-glaces dans l'Arctique. Durant cette brève saison de navigation, beaucoup de collectivités nordiques dépendent des brise-glaces de la Garde côtière pour ouvrir la voie aux navires commerciaux qui font la livraison de carburant et de cargaison chaque année.

Par l'entremise de son programme de déglaçage, la GCC répond à environ 1 500 appels par année pour l'appui en déglaçage. Environ la moitié de ces appels sont pour de l'aide dans les eaux recouvertes de glace, 300 pour la prévention des inondations, 200 pour l'ouverture de ports et la reconnaissance des glaces et le reste pour des problèmes dans l'Arctique. Il faut des employés dévoués et spécialisés dans le domaine, comme André Maillet, pour répondre à ces appels.

Qui pourrait penser que se casser un pied est une bonne chose?

Pour Andy, surintendant du programme de déglaçage de la base de Sarnia en Ontario, c'était bien le cas.

En 1989, une opportunité de se joindre au programme s'est présentée. Étonné, mais très heureux que cette malchance tourne en sa faveur, il est immédiatement parti à Iqualuit avec ses béquilles en tant qu'officier en charge des opérations de glace.

Chaque jour est unique dans ce programme. « Ça rend les choses plus intéressantes, » dit-il. Andy explique que les officiers des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) reçoivent les appels des navires qui ont besoin de direction ou d'aide pour continuer leurs routes en présence de glace. Ils contactent ensuite les officiers des services de déglaçage pour prendre la bonne information.

Si tout va bien, les navires ne font que continuer leurs chemins ou empruntent la nouvelle voie désignée. Dans le cas où ce sera difficile pour les navires d'emprunter cette route, les brise-glaces sont expédiés pour les assister. Pour être en mesure de remettre des données exactes sur les conditions des glaces aux navigateurs, la GCC continue de rehausser son équipement pour améliorer ses services.

Andy a participé tout récemment à l'essai du géo radar sur les Grands Lacs, nouvelle acquisition de Pêches et Océans Canada qui permet de mesurer l'épaisseur de la glace pour les fins de statistique.

Cet essai s'est fait en collaboration avec un officier du « National Oceanic and Atmospheric Administration » (NOAA) du département du Commerce des États-Unis. « L'an prochain, je participerai à ce projet scientifique en collaboration avec NOAA, la Garde côtière des États-Unis, Environnement

Andy Maillet (à gauche) travaillant avec le représentant du NOAA durant la période d'essai du géo radar, un système conçu pour mesurer l'épaisseur de la glace.

Canada et probablement d'autres organisations et/ou ministères du gouvernement fédéral pour que l'on puisse mettre en place des stratégies d'utilisation pour cet outil, » explique-t-il. Le recul de la glace polaire, l'augmentation de la demande mondiale de ressources et la possibilité de prolonger la saison du transport maritime créent actuellement de nouveaux défis, de nouvelles demandes et des possibilités stimulantes dans le Nord canadien. Pour rehausser les services maritimes offerts dans la région de l'Arctique, la GCC a reçu, en 2008, l'accord et le financement en vue de l'acquisition d'un brise-glace polaire trois saisons pour remplacer son brise-glace lourd le plus performant – le NGCC *Louis S. St-Laurent*. La mise hors service de ce dernier, qui nous a admirablement servi pendant plusieurs années, est prévue pour 2017 d'où le NGCC *John Diefenbaker* entrera en service.

Photos à l'affiche

L'AGCC *Mamillossa*

Nous avons le plaisir de vous présenter l'addition la plus récente à notre famille d'aéroglisseurs, l'AGCC *Mamillossa*. **Cet aéroglisseur de 75 tonnes, long de 28.5 mètres, est présentement en fonction à notre base à Trois-Rivières. Le** *Mamillossa*, **dont le nom vien d'un mot Abénaquis signifiant «** *celui qui va de l'eau à la terre* **», sera utilisé pour le déglaçage des ports, l'ouverture des chenaux le long du fleuve Saint-Laurent au printemps afin d'assurer la prévention des inondations, le déploiement des bouées et autres aides à la navigation et subvenir aux besoins en matière de recherche et sauvetage et des opérations en sécurité maritime. Le baptême du** *Mamillossa* **aura lieu plus tard cet été. Plus de détails sur la cérémonie seront présentés dans l'édition hivernale d'***Écho* **de 2010. Cette photo nous vient de P. Dionne, Pêches et Océans Canada.**

Le Rocher Percé du Nord

Cet iceberg ressemble drôlement au Rocher Percé, une formation rocheuse à la pointe de la péninsule Gaspésienne dans la région du Québec, reconnue pour son arche naturelle mesurant 15 mètres de haut. Le NGCC *Matthew* **est visible à travers l'arche de l'iceberg. Photo gracieuseté de la photothèque nationale.**

Joyeux anniversaire!

La station Montréal Radio Garde côtière (VFN) cette année! (1909-2009)

Une nouvelle saison s'annonce!

Ouvrier des services extérieurs, Jeff Whitteker de la base de Prescott de la Garde côtière canadienne, mesure l'épaisseur de la glace avant l'ouverture du Fleuve Saint-Laurent. Cette photo nous vient de Eric Ashby, Agent de contrôle de la qualité, SIPA, région du Centre et de l'Arctique.

fêtera ses 100 ans

La Garde côtière canadienne dans l'Arctique Le monde nous regarde!

par Carol Bond

Depuis nos commandants jusqu'à notre personnel sur le terrain, aux Services de communications et de trafic maritimes et aux Services techniques intégrés, incluant le personnel de soutien et des opérations, la Garde côtière canadienne a connu une saison incroyable dans l'Arctique en 2008. En plus de nos tâches régulières, les navires de la Garde côtière ont une fois de plus assuré un soutien essentiel dans le cadre de nos missions très diversifiées dans l'Arctique, faisant ainsi la preuve d'un esprit d'équipe et d'un dévouement sans égal. Voici quelques-uns des faits saillants de la saison que nous avons connue l'an dernier dans l'Arctique.

Ayant participé à une des expéditions maritimes les plus ambitieuses au monde, le NGCC *Amundsen* a complété un périple de 15 mois dans l'A:ctique.

Durant son voyage de 15 mois dans l'Arctique, le NGCC *Amundsen* a navigué pour 450 jours, a parcouru plus de 32 000 milles nautiques (ou 59 000 km), a acceuilli plus de 400 scientifiques et consommé 50 tonnes de vivres, soit 109 000 repas servis.

Le NGCC *Louis S. St-Laurent* (haut) le USCGC *Healy* (bas) travaillent côte à côte afin de cartographier le fond marin dans la mer de Beaufort.

Trois missions scientifiques d'envergure – soit l'Étude sur le chenal de séparation circumpolaire, l'étude sur la santé des Inuits, ainsi que le projet de recherche ArcticNet – ont occupé l'arène mondiale et suscité un intérêt majeur à l'échelle internationale.

L'Année polaire internationale a permis de réunir des scientifiques de Pêches et Océans Canada et d'ailleurs sur la planète à bord du NGCC *Louis S. St-Laurent* et du NGCC *Sir Wilfrid Laurier*. Leur recherche et notre soutien aux efforts scientifiques ont retenu l'intérêt de la population et ont été publiés partout autour du globe.

La cartographie du fond marin dans la partie occidentale de l'Arctique est un autre exemple de réussite. L'automne dernier, près de 200 chercheurs et employés de la Garde côtière ont voyagé à bord du *Louis* et du garde-côte *Healy* de la Garde côtière des États-Unis afin de cartographier le fond marin dans le bassin du Canada, situé au nord de la mer de Beaufort.

Les deux pays ont uni leurs efforts afin de recueillir des données scientifiques sur le fond marin, mais chaque pays essaie d'étendre sa propre souveraineté dans l'Arctique de façon à se conformer ainsi à la *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*. Les deux pays s'efforcent de prouver que leurs plates-formes continentales s'étendent au-delà de la zone économique de 200 milles nautiques. L'expérience que réalisent les deux navires, soit notre *Louis* et le *Healy*, ont permis aux deux pays de recueillir et d'échanger de l'information dans les domaines où l'acquisition des données est un processus onéreux, difficile sur le plan logistique et parfois même dangereux.

La fréquentation accrue des eaux de l'Arctique pour le tourisme, la navigation, la recherche et l'exploitation des ressources augmentent également le risque d'accidents et, par conséquent, le besoin de consolider davantage notre capacité de recherche et sauvetage autour de la région arctique. Une fois de plus, la Garde côtière s'est révélée

Le NGCC *Pierre Radisson* **naviguant à travers une mer d'iceberg durant une série d'exercises maritimes en soutien du rôle de la Garde côrière en tant que membre du FGCAN.**

un intervenant majeur et très efficace dans le plus récent exercice de souveraineté que le ministère de la Défense nationale (MDN) a réalisé dans le Nord canadien, soit *l'opération Nanook 2008*.

Près de 75 employés de la Garde côtière provenant du NGCC *Pierre Radisson*, du programme d'intervention environnementale de la Garde côtière, du poste des Services de communications et de trafic maritimes situé à Iqaluit et de notre Centre des opérations régionales se sont joints aux centaines d'employés des Forces canadiennes à et autour d'Iqaluit au Nunavut.

Le *Pierre Radisson* fut également un intervenant de premier ordre lors d'un autre exercice d'intervention environnementale et en matière de recherche et sauvetage qui s'est déroulé au large d'Ilulissat au Groenland, en compagnie de la Marine danoïse dans le cadre de l'implication de la Garde côtière canadienne au sein du Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord – un forum international qu'on a mis sur pied afin de favoriser la coopération et l'échange d'information entre les organismes de la garde côtière de 20 pays.

Toujours au sujet de la sécurité – le NGCC *Terry Fox* a participé à l'installation de câbles souterrains dans le passage du Nord-Ouest au nom de Recherche et développement pour la défense Canada.

Le *Terry Fox* et le NGCC *Des Groseilliers* ont relevé le défi dans le cadre des missions de réapprovisionnement de Eureka et Kugaaruk pour Environnement Canada, le gouvernement du Nunavut et le MDN.

Le NGCC *Henry Larsen* a une fois de plus prêté main forte lors du réapprovisionnement des communautés arctiques et des installations militaires, en plus d'avoir offert son soutien au commandement militaire aéroporté des États-Unis à Thulé au Groenland.

suite à la page 10

SCTM - Nous ne savons jamais à quoi nous attendre!

suite de la page 3

Un navigateur connais nécessairement les services de communications et de trafic maritimes, mais les gens qui ne travaillent pas sur un navire ou qui ne sont pas des professionnels de la navigation ignorent totalement l'existence d'un tel service.
Les employés de ce programme disent qu'il n'y a rien de plus satisfaisant que de savoir qu'ils ont influé sur les événements, qu'ils ont aidé les autres.

Une carrière d'officier des Services de communications et de trafic maritimes est parfaite pour la personne avide d'action qui cherche un travail stimulant, mais qui est capable de rester calme, intelligible et bien concentrée en exerçant des tâches multiples. Mais comme le souligne François, « il est difficile de recruter des jeunes dans notre programme à cause de son manque de visibilité, et ce malgré son rôle essentiel dans les communications maritimes.

Nous sommes présents dans des salons des carrières et dans des salons nautiques, mais le recrutement demeure ardu.
Ce programme pourrait représenter un choix intéressant pour les étudiants qui souhaitent faire carrière en navigation, mais qui comme moi veulent rester près de leurs familles et leurs proches. »

La GCC exploite 22 centres de communications et de trafic maritimes situés un peu partout au pays. Les centres d'Iqaluit et d'Inuvik, dans la région du Centre et de l'Arctique, offrent leurs services durant la saison de navigation qui commence à la mi-mai et se termine à la fin novembre.

Le NGCC *Pierre Radisson* naviguant à travers une mer d'iceberg durant une série d'exercises maritimes en soutien du rôle de la Garde côrière en tant que membre du FGCAN.

un intervenant majeur et très efficace dans le plus récent exercice de souveraineté que le ministère de la Défense nationale (MDN) a réalisé dans le Nord canadien, soit *l'opération Nanook 2008*.

Près de 75 employés de la Garde côtière provenant du NGCC *Pierre Radisson*, du programme d'intervention environnementale de la Garde côtière, du poste des Services de communications et de trafic maritimes situé à Iqaluit et de notre Centre des opérations régionales se sont joints aux centaines d'employés des Forces canadiennes à et autour d'Iqaluit au Nunavut.

Le *Pierre Radisson* fut également un intervenant de premier ordre lors d'un autre exercice d'intervention environnementale et en matière de recherche et sauvetage qui s'est déroulé au large d'Ilulissat au Groenland, en compagnie de la Marine danoise dans le cadre de l'implication de la Garde côtière canadienne au sein du Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord – un forum international qu'on a mis sur pied afin de favoriser la coopération et l'échange d'information entre les organismes de la garde côtière de 20 pays.

Toujours au sujet de la sécurité – le NGCC *Terry Fox* a participé à l'installation de câbles souterrains dans le passage du Nord-Ouest au nom de Recherche et développement pour la défense Canada.

Le *Terry Fox* et le NGCC *Des Groseilliers* ont relevé le défi dans le cadre des missions de réapprovisionnement de Eureka et Kugaaruk pour Environnement Canada, le gouvernement du Nunavut et le MDN.

Le NGCC *Henry Larsen* a une fois de plus prêté main forte lors du réapprovisionnement des communautés arctiques et des installations militaires, en plus d'avoir offert son soutien au commandement militaire aéroporté des États-Unis à Thulé au Groenland.

suite à la page 10

SCTM : Nous ne savons jamais à quoi nous attendre!

suite de la page 3

Un navigateur connais nécessairement les services de communications et de trafic maritimes, mais les gens qui ne travaillent pas sur un navire ou qui ne sont pas des professionnels de la navigation ignorent totalement l'existence d'un tel service.
Les employés de ce programme disent qu'il n'y a rien de plus satisfaisant que de savoir qu'ils ont influé sur les événements, qu'ils ont aidé les autres.

Une carrière d'officier des Services de communications et de trafic maritimes est parfaite pour la personne avide d'action qui cherche un travail stimulant, mais qui est capable de rester calme, intelligible et bien concentrée en exerçant des tâches multiples. Mais comme le souligne François, « il est difficile de recruter des jeunes dans notre programme à cause de son manque de visibilité, et ce malgré son rôle essentiel dans les communications maritimes.

Nous sommes présents dans des salons des carrières et dans des salons nautiques, mais le recrutement demeure ardu.
Ce programme pourrait représenter un choix intéressant pour les étudiants qui souhaitent faire carrière en navigation, mais qui comme moi veulent rester près de leurs familles et leurs proches. »

La GCC exploite 22 centres de communications et de trafic maritimes situés un peu partout au pays. Les centres d'Iqaluit et d'Inuvik, dans la région du Centre et de l'Arctique, offrent leurs services durant la saison de navigation qui commence à la mi-mai et se termine à la fin novembre.

À la recherche de gestionnaires

par Nathalie Letendre et Sylvain Vézina

Au cours des cinq prochaines années, la Garde côtière canadienne (GCC), région du Québec, renouvellera une grande partie de son effectif pour pallier au départ massif de ses employés vers la retraite.

Un exercice de planification des ressources humaines a permis de dégager deux tendances lourdes : d'une part, près du tiers des gestionnaires quitteront l'institution au cours des prochaines années et, d'autre part, de moins en moins d'employés aspirent aux postes de gestion.

La GCC a réagi en lançant un projet-pilote d'exploration à la gestion et au leadership.

Cette initiative permet aux employés d'évaluer leur intérêt pour un poste de gestionnaire de premier niveau.

Entre les mois de septembre 2008 et juin 2009, la GCC a offert à deux groupes d'une douzaine d'employés une série de huit ateliers d'une demi-journée. Ces ateliers alliaient conférenciers, lectures, tests diagnostics, exposés théoriques et échanges sur les responsabilités des gestionnaires.

Ils ont permis aux participants d'obtenir une meilleure compréhension du rôle de gestionnaire et d'améliorer la connaissance de leur potentiel pour exercer ces fonctions.

Les résultats du premier groupe confirment le succès du programme. En effet, six employés ont déjà signifié leur intérêt à devenir gestionnaires alors que quatre autres en envisagent sérieusement la possibilité.

Au cours des prochaines semaines, ces derniers développeront un plan d'apprentissage qui correspond à leurs aspirations.

Le succès de cette initiative s'ajoute à l'ensemble des efforts de la GCC pour attirer un effectif compétent à tous les échelons de son organisation.

Un groupe d'apprentis gestionnaires au travail durant un des ateliers offers afin de donner aux participants un aperçue des compétences nécessaires pour devenir gestionnaires.

La GCC dans l'Arctique

suite de la page 9

L'équipage du NGCC *Dumit*.

Nous sommes vraiment fiers du capitaine, des officiers et de l'équipage du NGCC *Nahidik* qui ont accueilli le Premier ministre Harper à Tuktoyaktuk. C'est au cours de cette visite que le Premier ministre a annoncé des exigences plus strictes relatives au Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG) et des mesures de contrôle de la pollution des navires plus sévères dans l'Arctique.

Souvent en coulisse lorsqu'on parle des activités de la GCC dans l'Arctique, mais toujours à l'œuvre, les officiers et l'équipage du NGCC *Dumit* ont vue leurs charges de travail doublées lorsque leur navire-jumeau – le NGCC *Eckaloo* – fut endommagé vers la fin de la saison de 2008. Le *Dumit* fut donc charger du démantèlement de 863 aides flottantes sur plus de 1 100 miles le long de la rivière Mackenzie. Le Capitaine Errol Myles et son équipage se sont donc trouvés dans une course contre le baissement du niveau d'eau et l'arrivée de l'hiver, mais ont réussi l'exploit en complétant leur mission n'ayant perdues qu'une poigné de bouée dû à des causes climatiques.

Installée à bord du *Sir Wilfrid Laurier*, la GCC a contribué à la recherche de deux navires d'exploration britanniques renommés qui sont disparus dans l'Arctique il y a plus de 160 ans, soit l'*Erebus* et le *Terror*.

Cette mission a suscité énormément d'attention de la part des médias de partout sur la planète qui devraient manifester tout autant d'intérêt lorsque la mission reprendra cette année.

Ce ne sont là que quelques-unes de nos réalisations remarquables dans cette partie du monde où les défis sur les plans environnemental et logistique déjouent tous les préparatifs. Nous espérons que la saison 2009 de nos opérations dans l'Arctique sera tout aussi palpitante.

Deux nuits sur la glace! Une histoire RES à succès

par Neil Peet

St. Lunaire-Griquet est une petite communauté de près de 1 000 habitants nichée sur les falaises de la superbe péninsule Great Northern à Terre-Neuve et Labrador. À l'instar de plusieurs petits ports isolés de la province, les pêcheurs s'aventurent fréquemment sur les eaux infestées de glace au printemps afin de prendre part à la chasse au phoque à proximité des côtes pour amasser ainsi de maigres revenus et mettre un peu plus de viande dans leurs assiettes. Tel était le cas de M. Rex Saunders, âgé de 66 ans, lundi, le 4 mai 2009.

L'embarcation de sauvetage rapide du *Ann Harvey* (à gauche) se faufile dans la direction de M. Saunders (à doite) assis sur le bidon à essence de son bateau.

C'était un beau jour de printemps à St. Lunaire, ensoleillé avec quelques vents calmes. M. Saunders quitta peu après le dîner à bord de son embarcation non pontée de 19 pieds pour tenter sa chance à proximité de Cape Bauld, un repère bien en vue situé à près de 20 milles de chez lui. Après un long après-midi à contourner les radeaux de glace, il décida que le temps était venu de retourner chez lui, puisque tous les autres bateaux avaient déjà quitté l'endroit. Au moment de virer avec son bateau, le moteur à mi-régime, M. Saunders frappa un petit glaçon qui déplaça sa cargaison de phoques et fit chavirer son embarcation. Brusquement et sans le moindre avertissement, il se retrouva à l'eau et sous son bateau renversé.

Après avoir plongé par en-dessous de son bateau renversé, il fit tôt de constater qu'il était incapable de monter sur la coque, de sorte qu'il se rendit sur un radeau de glace situé à proximité.

La nuit tomba et on sonna l'alarme à St. Lunaire-Griquet et au sous-centre de sauvetage maritime (SCSM) de St. John's. Compte tenu des circonstances et puisque M. Saunders avait récemment subi une chirurgie à cœur ouvert, on entreprit sur-le-champ des efforts de recherche impliquant les Forces canadiennes (FC), un aéronef Hercules CC-130, un hélicoptère Cormorant CH-149 des FC, un navire de la Garde côtière canadienne (GCC), deux navires de la Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA), sans compter qu'un bateau de pêche de passage participa également.

« Ce fut une nuit plutôt misérable; je n'avais rien pour m'asseoir, » se rappelle Saunders. « J'avais enlevé mes bottes et mes bas au moment d'atteindre le radeau de glace et j'ai pu les sécher quelque peu grâce au soleil qui brillait cet après-midi-là. J'ai passé la première nuit à marcher sur le radeau de glace et à chercher de l'eau potable et un endroit chaud pour m'y asseoir. La pluie et la neige tombaient sur mon visage et je pouvais entendre l'avion survolant l'endroit à ma recherche. »

Le matin suivant, deux miracles sont survenus. Le bidon à essence de son bateau flotta jusqu'au radeau de glace, procurant ainsi à M. Saunders un siège plus chaud, alors que le petit radeau de glace sur lequel il était bloqué fit apparaître un floe de glace plus imposant qui contenait de petites quantités d'eau douce.

La deuxième journée passa et on intensifia les efforts de recherche en faisant appel à un deuxième hélicoptère Cormorant, un autre navire de la GCC et un hélicoptère de la GCC. Alors que tomba la nuit, la veste de flottaison de M. Saunders se mit à geler, faisant ainsi place à l'hypothermie. Il fut alors incapable de faire plus que quelques pas et son esprit se mit à défaillir.

« Alors que le temps passait, nous avons craint de plus en plus pour le bien-être de M. Saunders, » de dire Dan Frampton, surveillant intérimaire des opérations de recherche et sauvetage en mer.

suite à la page 12

Le *Louis* accueille l'équipe de WAG TV

par Allison Tweedie

En mars 2009, une équipe de trois personnes de WAG TV, une société de production du Royaume-Uni, visitait le NGCC *Louis S. St-Laurent* pour tourner un reportage destiné à une nouvelle émission de télévision de «Discovery Channel» intitulée «*Heavy Metal Task Force*» (titre de travail). Cette émission télévisée est une série axée sur les grosses machines, sur les principes scientifiques de leur fonctionnement et sur les exploits étonnants qu'elles peuvent accomplir.

Pendant trois jours, l'équipe de tournage a documenté, au moyen de caméras à haute définition (HD), les tenants et les aboutissants de notre majestueux navire et des membres d'équipage qui en assurent le bon fonctionnement.

Dans ce cas-ci, l'équipage était sur place pendant que le *Louis* escorta le traversier des Îles-de-la-Madeleine dans les eaux infestées de glace en direction de l'Île-du-Prince-Édouard.

Cette année fut la première fois que le traversier put fonctionner toute l'année et, en raison des conditions de glace, le traversier fit appel au *Louis* afin d'ouvrir un passage sécuritaire pour ses passagers.

L'équipe a pu filmer des scènes étonnantes montrant le navire à partir d'un hélicoptère, incluant l'imposant moteur, en plus d'avoir filmé le capitaine Andrew McNeil commandant l'équipage sur le pont au moment de mener le traversier vers sa destination.

C'était la première fois que l'équipe de tournage visitait le Canada et quelle meilleure façon de vivre « vraiment » l'hiver canadien que de le faire à bord du NGCC *Louis S. St-Laurent* dans le golfe du Saint-Laurent.

Le NGCC *Louis S. St-Laurent*.

L'équipe de tournage s'est dite vraiment impressionnée par le caractère serviable et amical des membres de l'équipage. Une fois de plus, le *Louis* et son équipage agissent à titre de fiers et dignes représentants de la Garde côtière sur la scène nationale et internationale.

Nous vous invitons à voir l'émission *Heavy Metal Task Force* (en haute définition où disponible) que le «Discovery Channel» devrait présenter plus tard au cours de l'été.

Deux nuits sur la glace! Une histoire RES à succès

suite de la page 11

« Nous croyions honnêtement que si on ne parvenait pas à retrouver M. Saunders la troisième journée, ses chances de survie allaient être grandement compromises.».

Alors que le soleil commença à se lever la troisième journée, M. Saunders souffrait vraiment d'hypothermie et se mit à halluciner. Il voyait alors des oiseaux, des phoques et des ours polaire autour de lui. Pour ne pas perdre sa concentration et pour accroître la chaleur de son corps, M. Saunders se mit à chanter à tue-tête ses airs préférés, soit «This Mountain Shall Be Moved» et «Power in Prayer».

Voyant le soleil monter à l'horizon, M. Saunders tenta d'en utiliser la chaleur et c'est alors qu'il aperçut sur l'eau un petit objet grossissant. C'était le NGCC *Ann Harvey*, qui naviguait dans sa direction, actionnant sa corne de brume à plein volume!

Le garde de jour prenait la relève du garde de nuit au SCSM de St. John's et une sensation de pessimisme s'installa dans le centre. L'atmosphère triste fit tôt de s'estomper alors que résonna la ligne d'urgence de recherche et sauvetage. « Ici le capitaine Frost à bord du *Ann Harvey*. À moins qu'il n'y ait d'autres chasseurs de phoques qui se soient perdus, notre embarcation de sauvetage rapide est présentement en train de cueillir M. Saunders! ».

Depuis son lit d'hôpital à St. Anthony, M. Saunders nous raconte sa dure épreuve sur la glace.

« Je n'aurai jamais assez de bons mots pour nos amis à la Garde côtière. S'ils ne m'avaient pas trouvé comme ils l'ont fait, je ne serais plus de ce monde aujourd'hui! ».

Lorsqu'on lui demanda quelle avait été la partie la plus difficile de son épreuve, M. Saunders y songe un instant, hausse les épaules et répond : « Je suis vraiment triste d'avoir perdu mon tout nouveau fusil de chasse. J'ai hâte de retourner à la maison pour manger un bon repas et un morceau de gâteau aux carottes de ma femme».

Et sur ce, son épouse Irene de rétorquer : « Juste un petit morceau, chéri. Souviens-toi, tu es diabétique! »